

十位街道“一把手”亮账本

湛江市霞山区推进“百千万工程”一线观察

羊城晚报记者 余胜容 代方莹

5月20日上午,湛江市霞山区建设街道,一辆辆冷链运输车满载鲜活生蚝,从中国蚝都新湖水产品交易中心驶出,奔赴全国各地。当日,这个总投资3.8亿元的项目正式启用,预计年交易额突破50亿元,带动就业超3600人。

“服务好大项目,就是为自己谋发展。”建设街道党工委书记余文超说。他们借势引导周边村庄盘活资源、配建停车场、改造旧厂房,让村民融入全产业链分红——从养殖、运输到市场管理、后勤服务,每一个环节都有人在家门口挣钱。这是霞山区10个街道在推进“百千万工程”中比学赶超、各显神通的一个缩影。

2026年是“百千万工程”从“三年初见成效”迈向“五年显著变化”的关键一年。霞山区融媒体中心推出《“百千万”书记谈》专栏,让所有街道党工委书记“亮账本、晒进度”。梳理下来,每个街道都找到了自己的赛道。

项目攻坚,城乡焕新。中国蚝都项目属地建设街道在盘活闲置资产上也下了功夫:百儒村“神皇酒庄地块”通过平台竞拍,年租金从58万元跃升

至134万元;南柳村50余亩低效土地被盘活,打造宠物产业基地。海头街道同样务实:岑岑村的路灯亮了,村民陈阿姨说“晚上出门不黑漆漆了”;旧厂房改造成的宴会艺术中心,每年为村集体增收约200万元。从大项目到小细节,“百千万工程”就是一件一件干出来的。

借势赋能,盘活家底。东新街道“算长远账”:南柳村旧纺织城升级为农贸市场,村集体年增收137万元;东山村引进充电桩项目年增收12万元。环境整治上,他们把辖区划成70个片区,“人防加技防”,老百姓说“出门都清爽了”。这套“网格化+常态化”机制正在全区推开。

老城绣花,海岛向海。解放街道不搞大拆大建,7条小巷全面改造,空中“蜘蛛网”被规整清爽。爱国街道在洪屋社区发动社会资金180余万元,连片打造风貌带;荒废的培智学校旧址变成社区公园。特呈岛从“过路游”变“过夜游”:2025年游客约60万人次,村集体经济收入跃升至169万元,今年再投140万元打造5个民宿院落,3

处房车营地,目标直指AAAA级景区。

商贸提质,滨海兴业。工农街道规模以上商贸企业零售额达35.38亿元,同比暴涨近11倍,国贸“好吃街”开业当月日均客流3.2万人次。海滨街道坐拥湛江湾黄金岸线,2025年GDP达45.27亿元,全区第三。新园街道深挖红色文化,慕塘红色交通站已接待群众1.8万余人次,村集体经济三年增幅36%。

高铁提速,临港攻坚。新兴街道抢抓广湛高铁机遇,爱琴海国际购物广场每年为新村集体创收2000万元,新村以56亩土地入股,联手打造商业综合体。友谊街道依托湛江港,2025年GDP占全区37%,宝满村入股2800万元参与市场经营,预计年增收600万元。

10个街道10本账,各有亮点,各有启示。从“一车蚝”到“一盏灯”,霞山区的实践表明:“百千万工程”没有标准答案,但一定有可学的榜样。把每一件小事做实,把每一个项目做细,把老百姓的感受放在心上——这就是最朴素的“施工图”变“实景图”之道。



羊城创意园南海园鸟瞰图 受访者供图

进入“十五五”期间,佛山在产业转型升级上以集群化、数字化转型巩固传统产业家底。作为广佛同城先行区,佛山市南海区在产业链深度协同上率先破局。羊城创意园南海园是链接广佛产业联通的重要载体。记者采访了解到,截至2026年5月,羊城创意园南海园入驻企业已达85家,进驻率达83.2%,90%为服装时尚电商企业,园区正以“文化赋能+产业集聚+广佛联动”模式,加速构建新时代广佛同城产业新高地。

模式输出 情系广佛

羊城创意园南海园链接新时代“广佛商脉”

羊城晚报记者 张闻

从省佛通衢到广佛枢纽

作为佛山连通省城广州的桥头堡,大沥自古是“省佛通衢”的关键路段。如今,羊城创意园南海园坐落于广佛交界核心,园区1号门紧邻广州市白云区金沙洲沙凤一路。为打破跨区通勤壁垒,园区多方协调资源,推动广州公交始发站直达园区边界,让广佛两地的商家、品牌在此高效交汇、畅达联动。

羊城晚报在广佛两地拥有深厚群众基础与行业影响力。2007年,羊城创意园正式成立,逐步成长为广东顶尖文化创意载体。2025年数据显示,羊城创意园主园区入驻企业超210家,年产值近500亿元、年纳税12亿元,累计培育9家上市企业,构建起成熟的文创产业生态。如今,这套经过市场检验的运营体系通过南海园区落地,全方位赋能佛山南海产业升级。

南海园的打造尽显广佛融合的用心。园区由中国工程院院士何镜堂团队操刀设计,融合岭南园林精髓,打造“一街四园十四景”的独特风貌,绿化率超40%,构筑低密度生态办公空间。

从传统产业到电商贸易

时代浪潮迭代,传统商贸亟待转型升级,羊城创意园南海园精准把握产业变革契机,锚定服装电商作为招商核心赛道,推动传统商贸向数字电商跨越。园区重点引进原创设计、品牌运营、直播电商类企业,目前已汇聚伊沃森、喜神兄弟、奕泰宸等一批行业知名品牌,形成以服装时尚电商为核心的产业集群。

作为园区龙头企业,伊沃森的成长路径,正是广佛产业协同的生动缩影。企业将前端销售团队留在广州对接市场,后端设计研发、运营管理团队落户园区,高效联动两地资源。入驻过程中,园区提供充足灵活的发展空间,企业扩大规模无需搬迁,直接在园区扩容;为优化顾客体验,园区提供免费停车时长从2小时延长至3小时。

从创客孵化到产业强链

对伊沃森的服务是园区服务体系缩影。园区建立常态化商户走访机制,坚持“一企一群”专属服务模式,

为每家企业单独搭建线上服务群,24小时响应企业诉求,做到问题“当天反馈、当天处理、长期完善”,让企业在园区感受到归属感与认同感。

在服务龙头企业的同时,园区始终全力扶持中小企业孵化成长。一方面,园区搭建企业对接平台,助力入驻企业高效链接上下游资源;另一方面,打造低密度、高绿化、安静雅致的公园式办公环境——园区全部为2层独栋建筑,一楼层高6.8米-7.2米、二楼4.5米,超宽楼距,生态阳台与岭南园林景观相映。

目前,85家入驻企业中,服装类企业占比超90%,其中约50%的企业自建网红直播间。为此,园区配备高速电信网络,满足直播带货高网速、低断线需求。同时,园区引入X-SPACE健身房、万廷珏雪茄酒廊、潮玩工作室星羽织梦star dream等多元配套业态,助力企业跨界联动。雪茄文化体验空间自2025年8月开业后,业绩不断上升;潮玩设计工作室创作活力也持续迸发。“园区里面那座独栋楼挺好的,如果有机会的话,我想要拿下。”潮玩工作室星羽织梦star dream主理人韦晶莹向记者描绘着她的“创业梦”。

广州花城大道员村段迎关键突破 “珠金琶”骨架路网加速落地

羊城晚报讯 记者董鹏程、通讯员魏观宣报道:近日,《广州国际金融城西骨架路网及沿线地块项目征收补偿安置方案》经天河区人民政府审议通过。这标志着继该片区骨架路网调整方案、土地储备实施方案相继获批后,金融城西区的开发在规划、土地、征拆等关键环节上实现政策闭环,正式从“规划稳定”阶段迈入“实质性土地整合与开

发建设”新阶段。

金融城西片区坐落于珠江新城、金融城起步区与琶洲共同构成的“珠金琶”黄金三角腹地,是驱动区域协同发展的战略核心节点。

金融城西区的规划建设,核心在于打通关键交通脉络,释放连片发展空间。其中,花城大道的全线贯通,将直接串联珠江新城、金融城与琶洲,形成高效的東西向核心交通

动脉,大幅缩短CBD间的通勤时间。员村二横路的拓宽升级,将打通连接天河公园与珠江滨水区的南北向通道。

这不仅实现了“珠金琶”地区从空间相邻到功能融合、交通通达的关键一跃,也将一次性释放出约44万平方米的优质产城融合发展空间,为承接高端要素、培育新兴产业、提升沿江经济带能级提供强有力的空间支撑。

从数字化到数智化 文博会一字之变有深意

首席评论 □李妹妍

5月21日,一年一度的中国(深圳)国际文化产业博览交易会(以下简称“文博会”)在深圳拉开帷幕。继第二十届文博会首次提出“着力提升国际化、市场化、专业化和数字化水平”后,本届文博会关键词再次升级,明确将持续提升“专业化、市场化、数智化、国际化”水平。

从“数字化”到“数智化”,一字之变,折射的是文化产业变革的深层逻辑。

回望几年前,“数字化”还是文化产业发展的时髦词汇。把传统文化资源搬上云端、做成数据,本质上是连接效率

的提升,让好内容更容易被看见,让好产品更容易触达用户。可如今,这些已经远远不够。人工智能正深度嵌入文化生产、传播、消费的全链条,从“辅助工具”蜕变为“共创伙伴”,实现文化生产方式的“数智化”重构。

这种变化,在本届文博会上体现得淋漓尽致。过去,展会的逻辑是“展品陈列”,观众走马观花地看一遍;如今,展会以“AI全景应用”为核心,把人工智能从技术概念变成贯穿全场的沉浸式体验。其中,人工智能展区以“AI的一天”为策展脉络,50余家AI生态企业覆盖智能穿戴、AI办公、智能机器人等五大类型,把“文化+AI”从概念变为可触摸、可体验的实景场景。

目光向外,数智化还打开了文化出海的全新格局。以文化出海“新三样”——网文、网剧、网游为例,借助一站式AI内容发行平台,译配、剪辑到多渠道分发的全链路被打通,一部短剧

的翻译工作从过去数周缩短至6小时,从而更高效触达全球市场。本届文博会上,广东展馆专门举办“湾区潮涌数链无界”数字文化出海前瞻会,与会单位合作共建发布《游戏数字资产价值评估和交易指南》,助力“文化粤军”全球布局。

窥一斑而知全豹。适逢“十五五”开局之年,APEC领导人非正式会议即将在深圳举办,文博会作为“中国文化产业第一展”,其关键词的演进,不仅是一场展会的升级,更是中国文化产业向“新”而行、向“质”图强的时代缩影。当数智化真正嵌入文化产业的肌理,它带来的将不仅是更优质的文化产品,更是中国文化走向世界的坚实底气。

更深层的变化在于,文化产业的竞争逻辑正在被改写。过去,文化企业拼的是内容创意、渠道资源;现在,科技企业正成为文化创新的生力军。过去5年,广东文化科技融合投资额增长2倍,AIGC技术推动数字化展览数量增长200%。今年第一季度,全省文化新业态实现营业收入2813.92亿元,同比增长28.9%,占总营收比重42.7%,成为引领产业升级名副其实的“第一引擎”。

公共服务的进步,不能只满足于把乘客从A点运送到B点。尤其对亲子出行这样的特殊需求,需要更多前置的人性化设计。系统完全可以增加一个“携带儿童”的标识选项,在余票分配时优先保证监护人与低龄儿童同车厢。即便票额实在紧张,也应主动弹窗提醒家长,告知座位可能相隔较远、车厢可能不互通、儿童不宜单独进

入静音车厢等关键信息,让家长在购票前就能作出知情选择。这些功能在技术上应不存在障碍,缺的只是把用户体验放在心上的意识。

也有网友建议,6岁以下儿童可不占座免票,大人和孩子共用一个座位。这个方案直接规避了分座风险,对短途出行尤其适用。即便需要购买儿童票,也应当在系统层面优先为亲子组合锁定连座或同车厢席位,把有限的资源向最需要照顾的群体倾斜。

一张小小的车票,折射的是公共服务理念的温差。3岁孩子不能离开父母的视线,这是最基本的监护常识,也是公共服务应当兜底的底线。优化出行服务,只有进行时,没有完成时。围绕儿童友好理念,紧扣亲子出行需求,提供有温度、有细节、有质感的服务,才能让家庭亲子出行更加安全、舒适、便捷。

今日论衡之公民问政 □伍里川

百米明长城塌陷 只因煤矿施工太野蛮?

5月20日,中共宁夏县委宣传部针对“山西明长城遭煤矿企业损毁”一事发布《关于神达朝凯煤业有限公司有关情况通报》称,已依法责令涉事企业停产整顿,对4名相关责任人以涉嫌非法采矿罪、损毁文物罪采取刑事强制措施,进一步固定完善证据后将按程序移送检察机关审查起诉。另据报道,山西忻州神达朝凯煤业有限公司实际控制人汤某、前董事长王某名列其中。遭此处理,可谓咎由自取。然而这已无法让遭损毁的长城“复活”。

此前媒体报道指出,明长城郭家窑段2015年出现滑坡,至2018年百余米墙体完全滑落塌陷,夯土基座损毁殆尽,原本连续的城墙变成一片松散土坡,历史风貌完全消失。这意味着该处长城遭到不可逆破坏,延续几百年的古迹被连“根”拔走,怎不令人扼腕?

造成坍塌的直接原因,是神达朝凯煤业2014年至2018年在长城保护范围内越界开采、大量堆放矿渣,长期重压与扰动导致地基松动、边坡失稳,最终拉垮长城本体。

根据《长城保护条例》《长城保护总体规划》,长城保护范围内禁止违规违法建设,这是常识。2016年,山西省出台的《关于公布山西省历代长城保护范围及建设控制地带的通知》明确,在长城的保护范围内,不得开展危害长城本体安全的活动。然而该煤矿竟无视明文规定,胆大包天地上马项目、违规操作,终致悲剧发生。这种肆意践踏文物的行径令人愤慨。

长城不是一天建成的,也不是一天遭损毁的。当地多名村民向媒体表示,多年来曾多次向相关部门反映长城被破坏情况,但问题始终未能得到彻底解决。这说明,当地有关部门有敷衍塞责之嫌。前述通报指出,针对调查发现监管部门履职不力等问题,纪检监察

部门正对相关工作人员进行调查,将依规依纪依法从严处理。公众强烈希望此次调查处理,能全方位严肃问责,给伤痕累累的长城一个交代,给痛心不已的人民一个交代。

长城在人民心目中拥有崇高的地位。但多年来,长城遭破坏案例频频出现在公共视线中。2024年6月,陕西榆林市靖边县一村民因故意损毁省级文物保护单位“战国秦长城遗址”,涉嫌故意损毁文物罪,被移送检察院依法审查起诉。2016年8月澎湃新闻报道,陕西一省道未批先建涉嫌破坏长城遗址。

揆诸此类案例,多是在众目睽睽之下堂而皇之地发生且未及受到制止,暴露出个别地方在长城保护事务中的散漫表现。2023年12月,国家文物局发出《关于进一步加强的长城保护工作的通知》,要求加强本行政区域内长城的日常巡查、养护、监测、开放管理、涉建项目监管等工作,但现实中,涉案地方却未能拿出令人信服的监管和保护“绩效”。

值得一提的是,在“山西明长城遭煤矿企业损毁”“陕西一省道未批先建涉嫌破坏长城遗址”等案例中,都是在引起省级层面关注后,方才呈现严肃问责场景,前者更有省级专案组介入。倘若县级层面的监管、查处总是依赖省级、市级层面的督促才能高效展开,那么当地有关部门的主观能动性何在?责任心何在?

事实反复说明,此类事件的发生绝非偶然,而往往是在违规作业和监管不力的双重作用下导致严重后果。唯有在事后严惩责任人的基础上,“补强”长城保护机制中存在的薄弱环节,推行制度化、常态化、高科技化监管并畅通社会监督渠道,方能改变监管力量被推土机“推着走”的被动局面。

(作者是资深媒体评论员)

宝妈和3岁娃隔8节车厢,呼唤精细化人性化服务

热点快评 □陈广江

据澎湃新闻报道,近日,山东一位宝妈在网购高铁票时,3岁女儿被系统分配到相隔8节车厢的静音车厢。这位宝妈最终选择儿童票,改签一等座,把孩子抱在怀里完成了从青岛到淄博的路程。

5月20日,中国铁路12306技术中心回应称,已经关注到了用户的反馈,下一步将持续优化相关功能,提升用户体验。

这位宝妈的遭遇现实中并不少见。不少家长反映带孩子出行时,大人和小孩的座位经常不在一起。也有不少网民吐槽,静音车厢里总有小孩。事实上,静音车厢里出现孩童,有时也不是家长故意为之,而是系统分配的“杰作”。

表面看,12306候补购票规则写得

很清楚,系统会优先分配相邻座位,票额不足时则无法保证。宝妈下单时也看到了提示,似乎没有任何不当之处。但问题恰恰出在这里,技术规则虽然严谨,却缺少了对“3岁儿童不能脱离监护人”这一基本常识的关照。

铁路方面的回应提供了几种解决方案,改签、退票、上车后找人换座。这些方案听起来合理,实际操作却处处是坎。改签的前提是还有余票,退票意味着承担手续费和可能买不到其他车次的风险,上车后协调换座更要看其他旅客是否愿意配合。一个带着幼童出行的家长,旅途中本就疲惫,还要为座位问题四处求人。这无异于把系统设计缺陷造成的困难,转嫁到了最需要照顾的乘客身上。

更值得反思的是静音车厢的分配逻辑。静音车厢要求乘客保持安静,

对3岁幼童来说几乎不可能完全做到。孩子被分到静音车厢,要么家长被迫违反规定忍受旁人白眼,要么像这位宝妈一样放弃座位。系统在分配时没有识别“携带低龄儿童”这一特殊场景,也没有对静音车厢和重联列车车厢间可能不互通的情况作出特别提示。技术实现了“有票可买”的基础功能,却在“如何坐得安心”的精细服务上留下了明显短板。

公共服务的进步,不能只满足于把乘客从A点运送到B点。尤其对亲子出行这样的特殊需求,需要更多前置的人性化设计。系统完全可以增加一个“携带儿童”的标识选项,在余票分配时优先保证监护人与低龄儿童同车厢。即便票额实在紧张,也应主动弹窗提醒家长,告知座位可能相隔较远、车厢可能不互通、儿童不宜单独进